

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ : 0-2551-5419
โทรสาร : 0-2551-5420
<http://design.drr.go.th>



บริษัท กรุงเทพเอ็นจิเนียริงคอนสตรัคชั่น จำกัด

เลขที่ 138 ซอยอินทามระ 18 ถนนสุขุมวิทซอย 18 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2691-9322-5
โทรสาร : 0-2691-8366
อีเมล : keconstr@kccmail.com
ติดต่อ : คุณวราธิยา ธิโกศล



บริษัท เอ็นแคด คอนสตรัคชั่น จำกัด

เลขที่ 123/726 ซอยศรีนครินทร์ ถนนบ่อนไก่ แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0-2510-8278 โทรสาร : 0-2948-5654
อีเมล : encad2539@gmail.com
ติดต่อ : คุณกมลวิภา ภาณุกุล หรือคุณบุญธิชา เสงี่ยมบุตร



บริษัท ซี คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริง จำกัด

เลขที่ 44/562-563 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220
โทรศัพท์ : 0-2114-7390
โทรสาร : 0-2007-4562



กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี

เอกสารประกอบการประชุม
รับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 2



เมษายน 2565



กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒
โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.๔๔ – ทล.๔๒๐ อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี
เวทีที่ ๑ ต.ทุ่งรัง อ.กาญจนดิษฐ์ และ ต.มะขามเตี้ย อ.เมืองสุราษฎร์ธานี
วันจันทร์ที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๕ เวลา ๑๓.๓๐ น. – ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมสมใจหมาย โรงแรมแก้วสมุย รีสอร์ท อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
หรือประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ZOOM Cloud Meetings

๑๓.๓๐ น. – ๑๔.๐๐ น. - ลงทะเบียน

๑๔.๐๐ น. – ๑๔.๓๐ น. - กล่าวต้อนรับและดำเนินรายการ
โดย ผศ.วิวัฒน์ อังศุสิงห์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
- กล่าวรายงาน
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท
- กล่าวเปิดการประชุม
โดย นายอำเภอกาญจนดิษฐ์

๑๔.๓๐ น. – ๑๕.๑๕ น. - นำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
พื้นที่ศึกษา แนวสายทางและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของ
โครงการ
โดย นายโชคพิพัฒน์ เลิศพงศ์อารยะ ผู้จัดการโครงการ
- นำเสนอแผนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย นายกฤษดาร์ักษ์ แพร์ตกุล ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

๑๕.๑๕ น. – ๑๖.๓๐ น. - ร่วมแสดงความคิดเห็น ตอบข้อซักถาม และรับฟังข้อเสนอแนะ

๑๖.๓๐ น. - กล่าวปิดการประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท



ห้องประชุม Zoom

Meeting ID : ๔๘๒ ๐๑๔ ๓๒๔๙

Passcode : ๐๖๒๔๗๕

“ทช. โปร่งใส ใส่ใจคุณธรรม นำความซื่อสัตย์ ขจัดการทุจริต”

กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒
โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.๔๔ – ทล.๔๒๐ อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี
เวทีที่ ๒ ต.ทุ่งกง อ.กาญจนดิษฐ์ และ ต.ท่าทองใหม่ อ.กาญจนดิษฐ์
วันอังคารที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๕ เวลา ๐๙.๐๐ น. – ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุมสมใจหมาย โรงแรมแก้วสมุย รีสอร์ท อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
หรือประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ZOOM Cloud Meetings

- ๐๙.๐๐ น. – ๐๙.๓๐ น. - ลงทะเบียน
- ๐๙.๓๐ น. – ๑๐.๐๐ น. - กล่าวต้อนรับและดำเนินรายการ
โดย ผศ.วิวัฒน์ อังศุสิงห์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์ฯ
- กล่าวเปิดการประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท
- ๑๐.๐๐ น. – ๑๐.๔๕ น. - นำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
พื้นที่ศึกษาแนวสายทางและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของ
โครงการ
โดย นายโชคพิพัฒน์ เลิศพงศ์อารยะ ผู้จัดการโครงการ
- นำเสนอแผนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย นายกฤษดาภิรักษ์ แพร์ตกุล ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม
- ๑๐.๔๕ น. – ๑๒.๐๐ น. - ร่วมแสดงความคิดเห็น ตอบข้อซักถาม และรับฟังข้อเสนอแนะ
- ๑๒.๐๐ น. - กล่าวปิดการประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท



ห้องประชุม Zoom

Meeting ID : ๔๘๒ ๐๑๔ ๓๒๔๙

Passcode : ๐๖๒๔๗๕

“ทช. โปร่งใส ใส่ใจคุณธรรม นำความซื่อสัตย์ ขจัดการทุจริต”

กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ ๒
โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.๔๔ – ทล.๔๒๐ อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี
เวทีที่ ๓ ต.บางกุ้ง อ.เมืองสุราษฎร์ธานี
วันอังคารที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๖๕ เวลา ๑๓.๓๐ น. – ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุมสมใจหมาย โรงแรมแก้วสมุย รีสอร์ท อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี
หรือประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ZOOM Cloud Meetings

๑๓.๓๐ น. – ๑๔.๐๐ น. - ลงทะเบียน

๑๔.๐๐ น. – ๑๔.๓๐ น. - กล่าวต้อนรับและดำเนินรายการ
โดย ผศ.วิวัฒน์ อังศุสิงห์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์
- กล่าวรายงาน
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท
- กล่าวเปิดการประชุม
โดย นายอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี

๑๔.๓๐ น. – ๑๕.๑๕ น. - นำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
พื้นที่ศึกษาแนวสายทางและรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของ
โครงการ
โดย นายโชคพิพัฒน์ เลิศพงศ์อารยะ ผู้จัดการโครงการ
- นำเสนอแผนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
และการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย นายกฤษดารักษ์ แพร์ตกุล ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

๑๕.๑๕ น. – ๑๖.๓๐ น. - ร่วมแสดงความคิดเห็น ตอบข้อซักถาม และรับฟังข้อเสนอแนะ

๑๖.๓๐ น. - กล่าวปิดการประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท



ห้องประชุม Zoom

Meeting ID : ๔๘๒ ๐๑๔ ๓๒๔๙

Passcode : ๐๖๒๔๗๕

“ทช. โปร่งใส ใส่ใจคุณธรรม นำความซื่อสัตย์ ขจัดการทุจริต”

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2
โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.44 - ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ก
สารบัญรูป	ข
1. เหตุผลและความจำเป็น	-1-
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	-1-
3. วัตถุประสงค์ของการประชุมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2	-1-
4. ประโยชน์ของโครงการ	-1-
5. พื้นที่ศึกษาของโครงการ	-2-
6. สภาพปัจจุบันของโครงการ	-4-
7. การออกแบบด้านวิศวกรรมของโครงการ	-6-
7.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	-6-
7.2 สรุปลำดับสายทางที่เหมาะสมของโครงการ	-10-
7.3 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น	-11-
7.4 สรุปรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นที่เหมาะสม	-16-
7.5 การออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	-17-
8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	-18-
8.1 การสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม	-19-
8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	-18-
9. การมีส่วนร่วมของประชาชน	-27-
10. ระยะเวลาการศึกษาของโครงการ	-33-
11. สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	-33-

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการตามขอบเขตการปกครอง	-2-
8-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	-19-
8.1-1 การดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม	-19-

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
8.2	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	-22-
9-1	แผนการจัดการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน	-31-
9-2	สรุปผลข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1	-35-

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการตามขอบเขตการปกครอง	-3-
6-1	จุดเริ่มต้นโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44	-5-
6-2	จุดตัดแนวสายทางโครงการ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401	-5-
6-3	จุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 420	-5-
7.1-1	แนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น 3 แนวทางเลือก บนภาพถ่ายทางอากาศ	-6-
7.1-2	แนวเส้นทางเลือกที่ 1 บนภาพถ่ายทางอากาศ	-7-
7.1-3	แนวเส้นทางเลือกที่ 2 บนภาพถ่ายทางอากาศ	-8-
7.1-4	แนวเส้นทางเลือกที่ 3 บนภาพถ่ายทางอากาศ	-9-
7.2-1	แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ บนภาพถ่ายทางอากาศ	-10-
7.3-1	รูปแบบถนนโครงการในเขตชุมชน	-12-
7.3-2	รูปทัศนียภาพถนนโครงการในเขตชุมชน	-12-
7.3-3	รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 1	-13-
7.3-4	รูปทัศนียภาพนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 1	-13-
7.3-5	รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 2	-14-
7.3-6	รูปทัศนียภาพนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 2	-14-
7.3-7	รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 3	-15-
7.3-8	รูปทัศนียภาพนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 3	-15-
7.4-1	รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงในเขตชุมชน	-16-
7.4-2	รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงนอกเขตชุมชน	-17-
7.5-1	สะพานข้ามแยกเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดกับถนน ทล.401	-18-
8.1-1	การสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม	-20-
9-1	ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 วันพุธที่ 23 กุมภาพันธ์ 256	-33-

เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2
โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี

1. เหตุผลและความจำเป็น

โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี เป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี เมื่อปี พ.ศ. 2563 โดยผลการศึกษาดังกล่าว พบว่า ที่ตั้งโครงการอยู่ใกล้โบราณสถาน ในระยะทาง 1 กิโลเมตร จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เนื่องจากโครงการฯ มีลักษณะงานที่ซับซ้อนมาก สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบทจึงว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาในการดำเนินการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อในเชิงพื้นที่ทั้งแนวตะวันตก - ตะวันออก - เหนือ - ใต้ ให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ ในสายทางถนนเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 และท่าเรือท่าทอง เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการพัฒนา สนับสนุนด้านอุตสาหกรรมการค้า และเพื่อความสะอาดปลอดภัยของผู้สัญจร

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อการเชื่อมโยงการคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ระหว่างท่าเรือท่าทองกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401
- 2) เพื่อสนับสนุน และเพิ่มศักยภาพการพัฒนาด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ
- 3) เพื่อศึกษาความเหมาะสม และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ
- 4) เพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้สัญจรเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. วัตถุประสงค์ของการประชุมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2

- 1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะลักษณะโครงการ แนวเส้นทาง รูปแบบโครงการ และรายละเอียดโครงการทางแยกต่างระดับและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ จากกลุ่มเป้าหมาย และนำความคิดเห็น รวมทั้งข้อเสนอแนะที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการ

4. ประโยชน์ของโครงการ

ถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี เป็นเส้นทางสัญจรที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 และท่าเรือท่าทอง เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการพัฒนา สนับสนุนด้านอุตสาหกรรมการค้า และเพื่อความสะอาดปลอดภัยของผู้สัญจรสามารถเดินทางได้รวดเร็วปลอดภัยและบรรเทาปัญหาสภาพการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งสนับสนุนการคมนาคมขนส่งของประชาชนที่อยู่บริเวณโครงการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่วางไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม และเกิดประโยชน์อย่างทั่วถึง รายละเอียดดังนี้

- 1) ประโยชน์ในแง่การเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้ระบบเกิดความสมบูรณ์ ช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเมือง ทำให้การเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็ว
- 2) ประโยชน์ในแง่การทำให้นโยบายและมาตรการเพื่อจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโครงข่ายคมนาคมขนส่งและบริการสาธารณะมีประสิทธิภาพสามารถรองรับและสอดคล้องกับการขยายตัวของชุมชนในอนาคต
- 3) ประโยชน์ในแง่การบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการมีเพียงพอ และมาตรฐานด้านที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมบริการได้รับการส่งเสริมและพัฒนาอย่างมีระบบส่งเสริมการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว จังหวัดสุราษฎร์ธานี และพื้นที่ใกล้เคียง

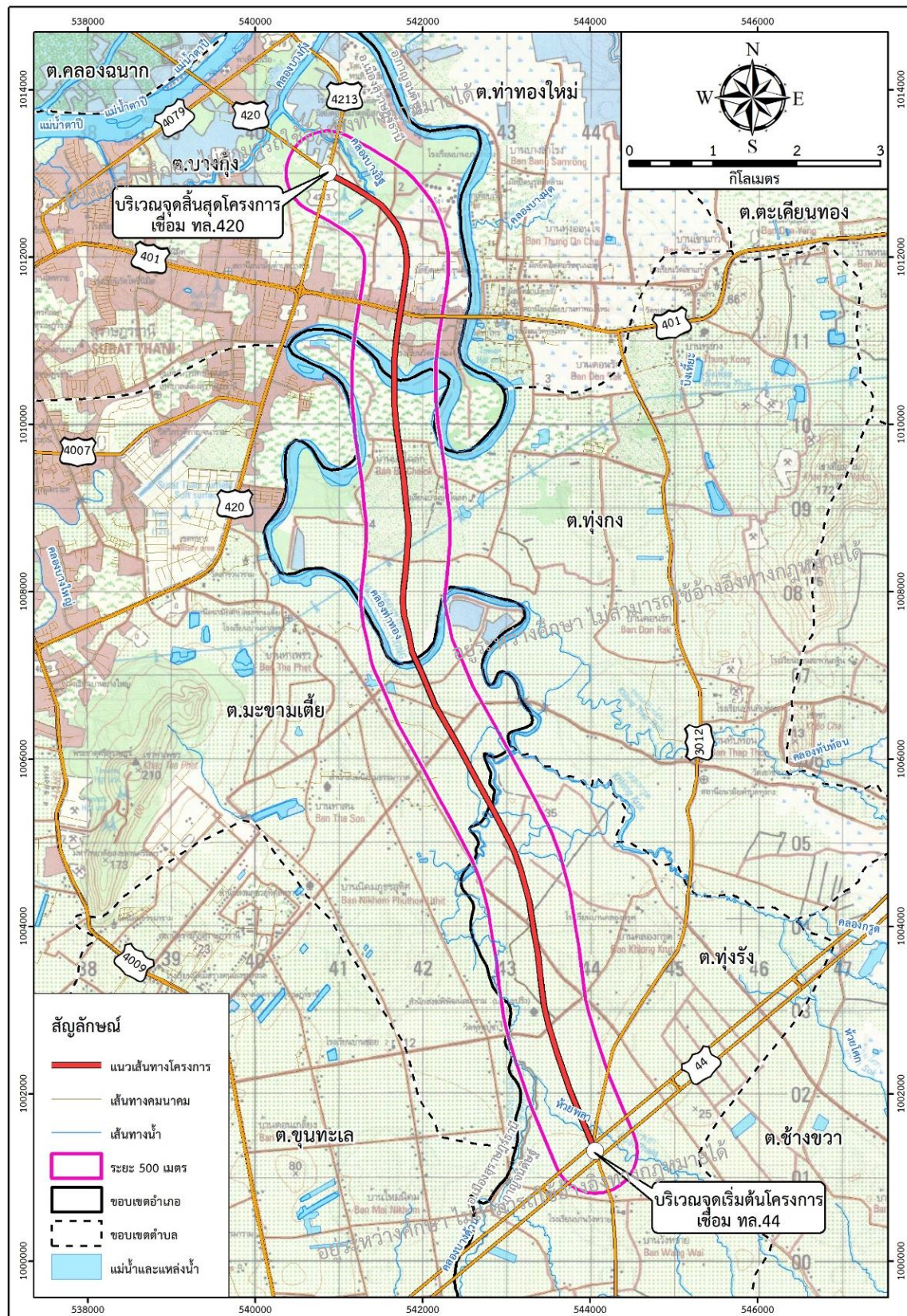
5. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 44 (กม.ที่0+000) จนถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข420 (กม.ที่ 12+600) ตามแนวพื้นที่โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี ระยะทางประมาณ 12.80 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ 4 ตำบล และ 10 หมู่บ้าน ได้แก่ อำเภอกาญจนดิษฐ์ ประกอบด้วย ตำบลทุ่งรัง หมู่ที่ 2 บ้านคลองกรูด หมู่ที่ 3 บ้านวังหวาย และตำบลทุ่งกง หมู่ที่ 4 บ้านบ่อโผลก และอำเภอมะขามเตี้ย ประกอบด้วย ตำบลมะขามเตี้ย หมู่ที่ 5 บ้านท่าเพชร หมู่ที่ 7 บ้านท่าสน และตำบลบางกุ้ง ชุมชนวัดท่าทอง ชุมชนกาญจนวิถิรวมใจ ชุมชนหลังคลัง ชุมชนปากน้ำตาปี และชุมชนบางกุ้ง

ดังนั้น ในการดำเนินงานจะดำเนินการในขอบเขตพื้นที่การปกครอง ดังตารางที่ 5-1 และรูปที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการตามขอบเขตการปกครอง

ลำดับ	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด
1	หมู่ที่ 2 บ้านคลองกรูด	ทุ่งรัง	กาญจนดิษฐ์	สุราษฎร์ธานี
2	หมู่ที่ 3 บ้านวังหวาย			
3	หมู่ที่ 4 บ้านบ่อโผลก	ทุ่งกง		
4	หมู่ที่ 5 บ้านท่าเพชร	มะขามเตี้ย	เมืองสุราษฎร์ธานี	
5	หมู่ที่ 7 บ้านท่าสน			
6	ชุมชนวัดท่าทอง	บางกุ้ง		
7	ชุมชนกาญจนวิถิรวมใจ			
8	ชุมชนหลังคลัง			
9	ชุมชนปากน้ำตาปี			
10	ชุมชนบางกุ้ง			
รวม	10 หมู่บ้าน	4 ตำบล		2 อำเภอ



รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการตามขอบเขตการปกครอง

6. สภาพปัจจุบันของโครงการ

ที่ปรึกษาได้พิจารณาพบทวนแนวเส้นทางจากโครงการศึกษาความเหมาะสม ถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี ที่กรมทางหลวงชนบทได้ศึกษาในปีงบประมาณ 2563 และทำการสำรวจสภาพพื้นที่โครงการเบื้องต้น เพื่อสำรวจแนวเส้นทางโครงการตามรายการข้อกำหนดและขอบข่ายงานจ้างที่ปรึกษา โดยแนวเส้นทางโครงการได้ตัดผ่าน ถนนทางหลวงหมายเลข 44 ถนนทางหลวงหมายเลข 401 และถนนทางหลวงหมายเลข 420 ซึ่งมีรายละเอียดสภาพปัจจุบันของแนวเส้นทางโครงการที่ตัดผ่านดังนี้

จุดเริ่มต้นโครงการ กม. 0+000 เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 หรือถนน Southern Seaboard บริเวณ กม.ที่ 116+000 อยู่ที่ตำบลทุ่งรัง อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สภาพปัจจุบันบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 มีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบร่อง (Depressed Median) ขนาด 150 เมตร เขตทางกว้าง 200 เมตร แสดงดังรูปที่ 6-1

บริเวณจุดตัดกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 ประมาณกม.ที่ 163+900 เป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีต ขนาด 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.00 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3.00 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำใต้ทางเท้า มีเกาะกลางแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยก (Raised Median) ขนาดกว้าง 5.50 เมตร เขตทางกว้าง 40 เมตร บริเวณโดยรอบเป็นป่าน้ำมัน ร้านค้า และบ้านเรือนริมทาง แสดงดังรูปที่ 6-2

จุดสิ้นสุดโครงการ กม. 12+530 เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 420 บริเวณ กม.ที่ 32+200 (วงแหวนรอบเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี) อยู่ที่ตำบลบางกุ้ง อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 420 มีลักษณะเป็นถนนลาดยางแอสฟัลท์คอนกรีตขนาด 5 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (มุ่งสู่ท่าเรือท่าทองและสะพานศรีสุราษฎร์) ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (มุ่งสู่แยกบางกุ้ง) กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.00 เมตร เขตทางกว้าง 40 เมตร บริเวณทางแยกไม่มีการควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร แสดงดังรูปที่ 6-3



รูปที่ 6-1 จุดเริ่มต้นโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44



รูปที่ 6-2 จุดตัดแนวสายทางโครงการ กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401

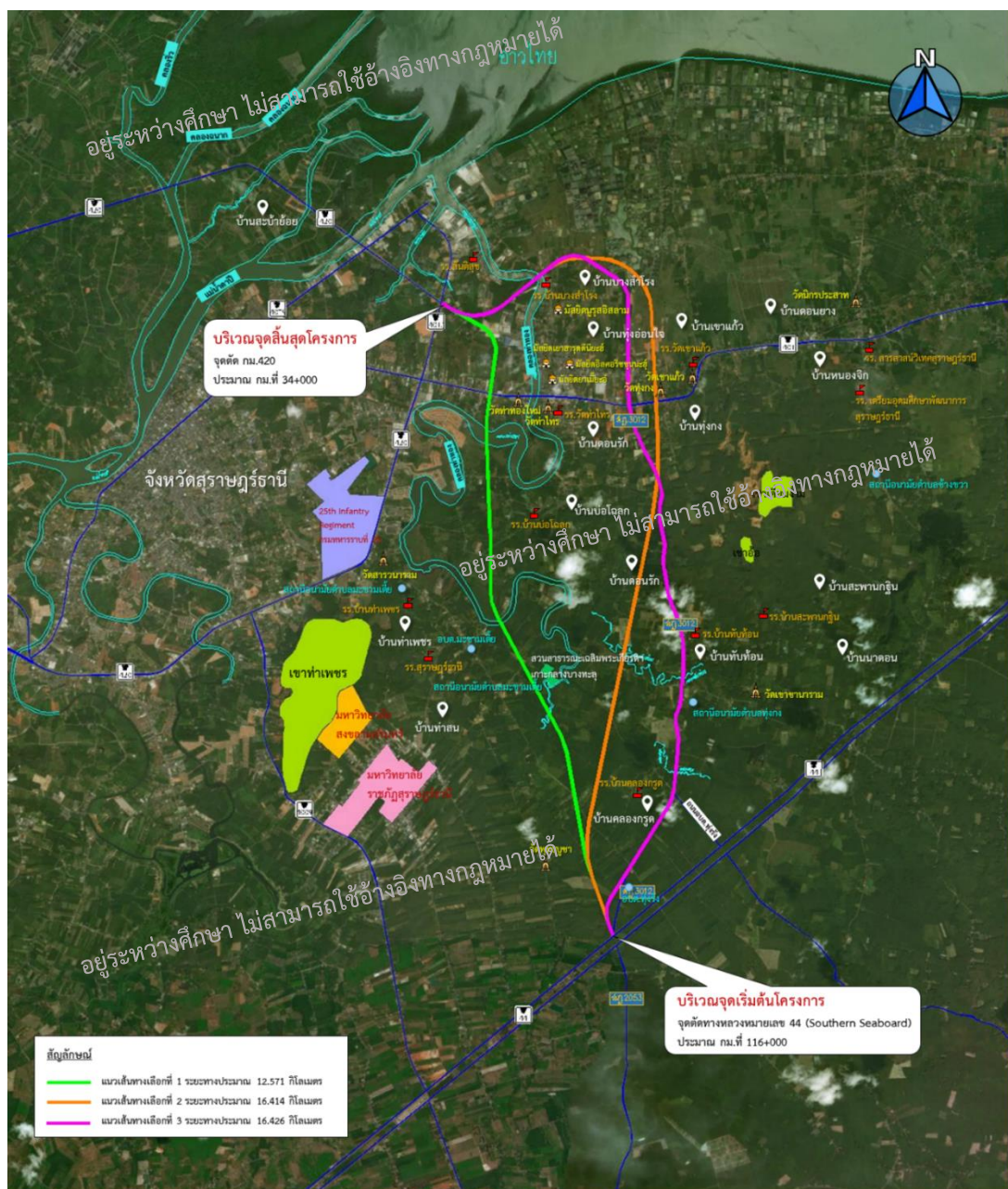


รูปที่ 6-3 จุดสิ้นสุดโครงการบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 420

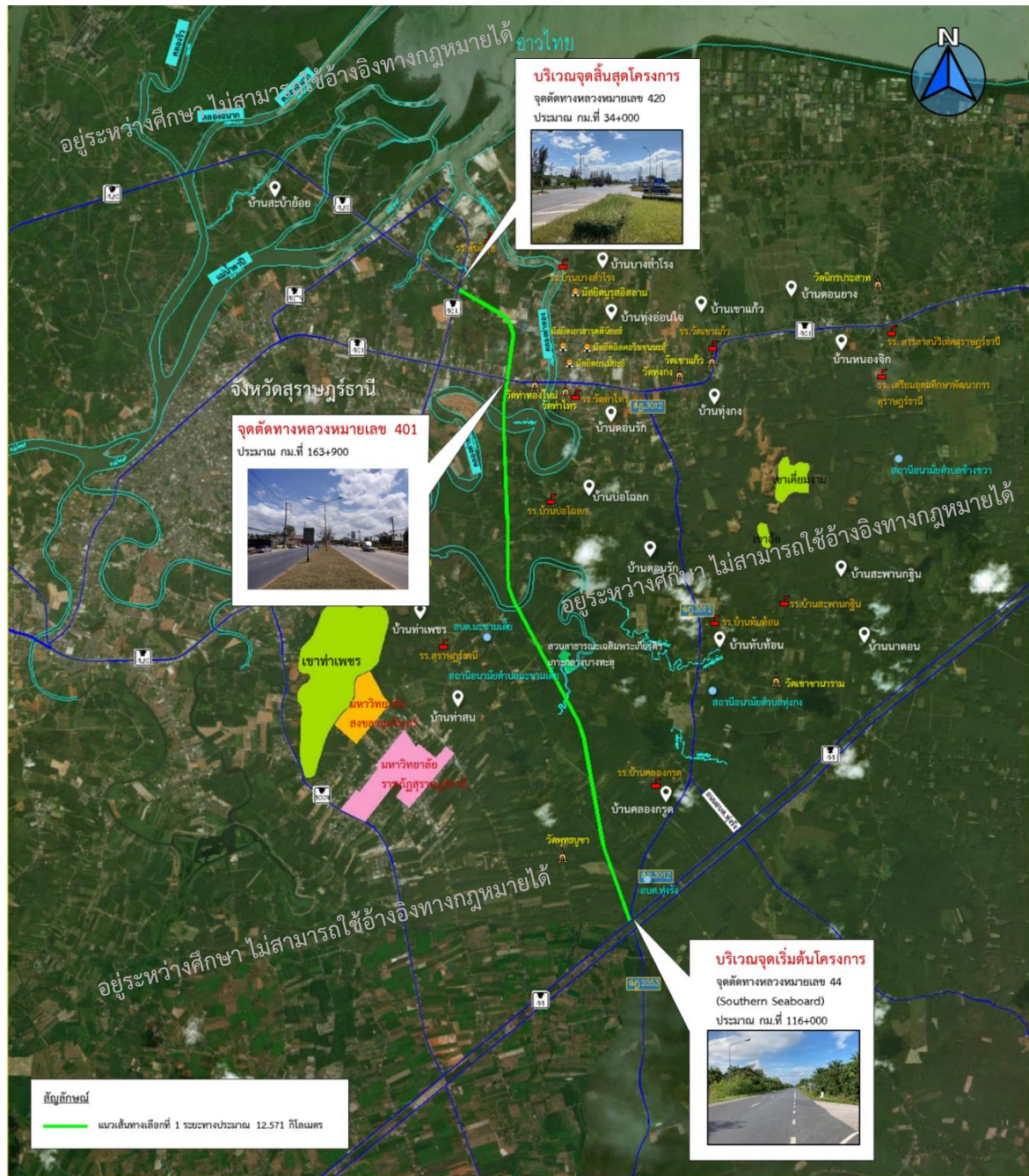
7. การออกแบบด้านวิศวกรรมของโครงการ

7.1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

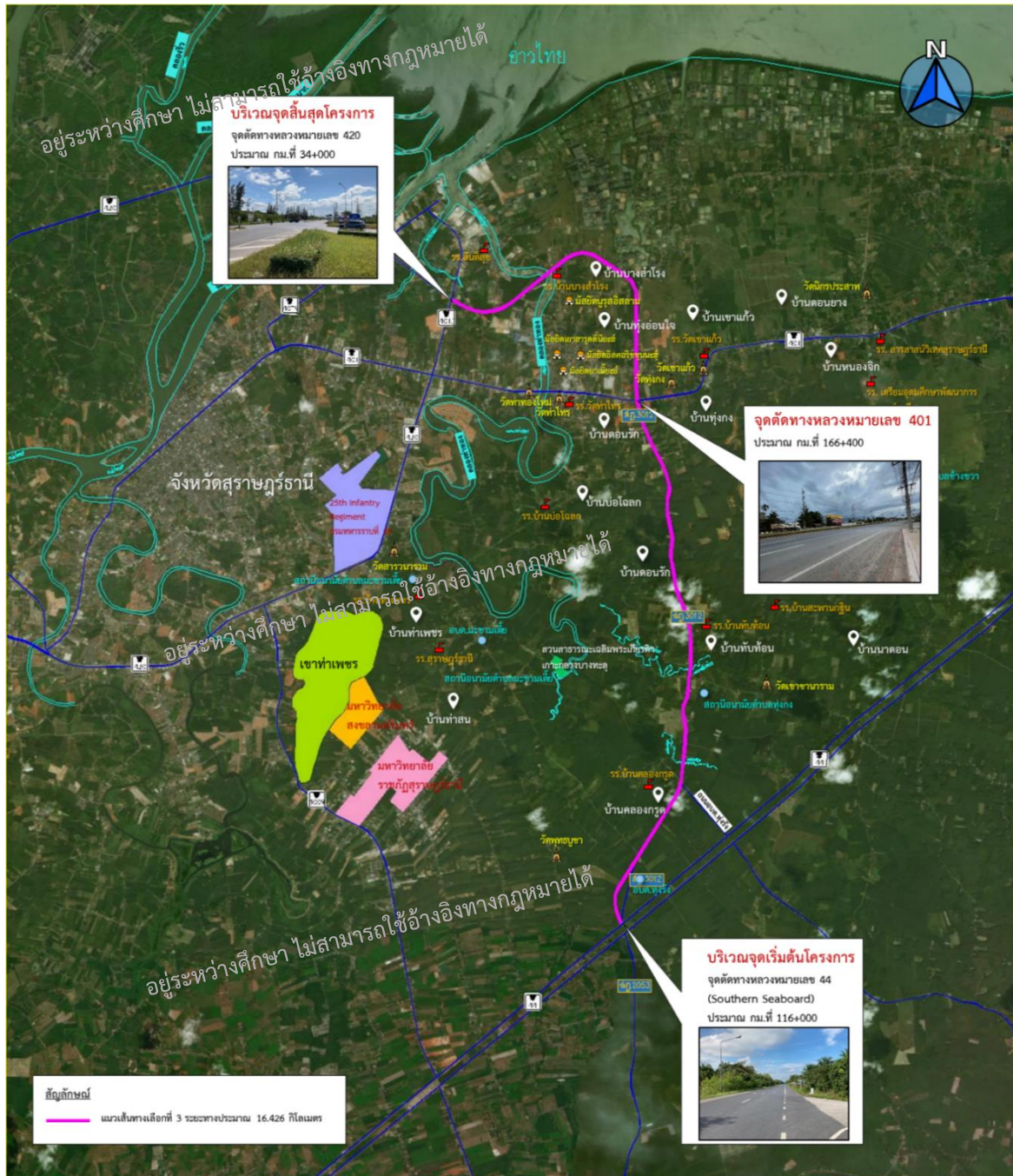
ในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกที่ปรึกษาจะพิจารณาแนวสายทางจากภาพถ่ายทางอากาศ และทำการกำหนดขอบเขตของแนวเส้นทางที่เป็นไปได้ทั้งหมดเป็นแนวทางเลือก 3 แนวเส้นทาง ซึ่งจะต้องสำรวจอุปสรรค และสิ่งกีดขวางต่างๆที่อาจมีผลกระทบต่อการกำหนดและออกแบบแนวเส้นทาง 3 แนวทางเลือก แสดงดังรูปที่ 7.1-1 ถึงรูปที่ 7.1-4



รูปที่ 7.1-1 แนวเส้นทางเลือกเบื้องต้น 3 แนวทางเลือก บนภาพถ่ายทางอากาศ



รูปที่ 7.1-2 แนวเส้นทางเลือกที่ 1 บนภาพถ่ายทางอากาศ



รูปที่ 7.1-4 แนวเส้นทางเลือกที่ 3 บนภาพถ่ายทางอากาศ

7.2 สรุปแนวสายทางที่เหมาะสมของโครงการ

จากการพิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนปัจจัยหลักทั้ง 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 มีความเหมาะสมกับโครงการมากที่สุด แสดงดังรูปที่ 7.2-1 เนื่องจากมีความเหมาะสมในด้านการออกแบบตามหลักวิศวกรรมด้านงานทาง มีมูลค่าการก่อสร้างและเวนคืนที่ดินน้อย อีกทั้งส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมบริเวณโดยรอบโครงการน้อยที่สุด และมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาเดิมจากโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี ที่กรมทางหลวงชนบทได้ศึกษาในปีงบประมาณ 2563 ทั้งนี้แนวเส้นทางที่เหมาะสมดังกล่าว เป็นเพียงผลการศึกษาเบื้องต้นจากการพิจารณาตามเกณฑ์การให้คะแนนปัจจัยหลักทั้ง 3 ด้าน ซึ่งจะต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาแนวสายทางที่เหมาะสมของโครงการต่อไป



รูปที่ 7.2-1 แนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ บนภาพถ่ายทางอากาศ

7.3 รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

ที่ปรึกษาได้พิจารณากำหนดรูปแบบถนนโครงการจากข้อมูลการสำรวจปริมาณจราจรในปีปัจจุบัน (ปี พ.ศ.2565) และจากการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งมีแนวคิดการกำหนดรูปแบบถนนโครงการแบ่งรูปตัดของถนนทั่วไปออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงในเขตชุมชนและช่วงนอกเขตชุมชน

ช่วงในเขตชุมชน กำหนดจำนวนช่องจราจร 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) โดยรูปตัดถนนทั่วไป มีความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.00 เมตร เกาะกลางแบบดินถม (Raised Median) กว้าง 4.20 เมตร มีเสาไฟส่องสว่างเสาเดี่ยวกึ่งคูบริเวณเกาะกลาง มีทางเท้าอย่างน้อยกว้าง 5.00 เมตร และท่อระบายน้ำใต้ทางเท้า เขตทางประมาณ 35 เมตร แสดงดังรูปที่ 7.3-1 และรูปที่ 7.3-2

ช่วงนอกเขตชุมชน ที่ปรึกษาได้พิจารณากำหนดรูปแบบถนนที่มีเกาะกลางแตกต่างกัน 3 รูปแบบ ดังนี้

- **รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 1**

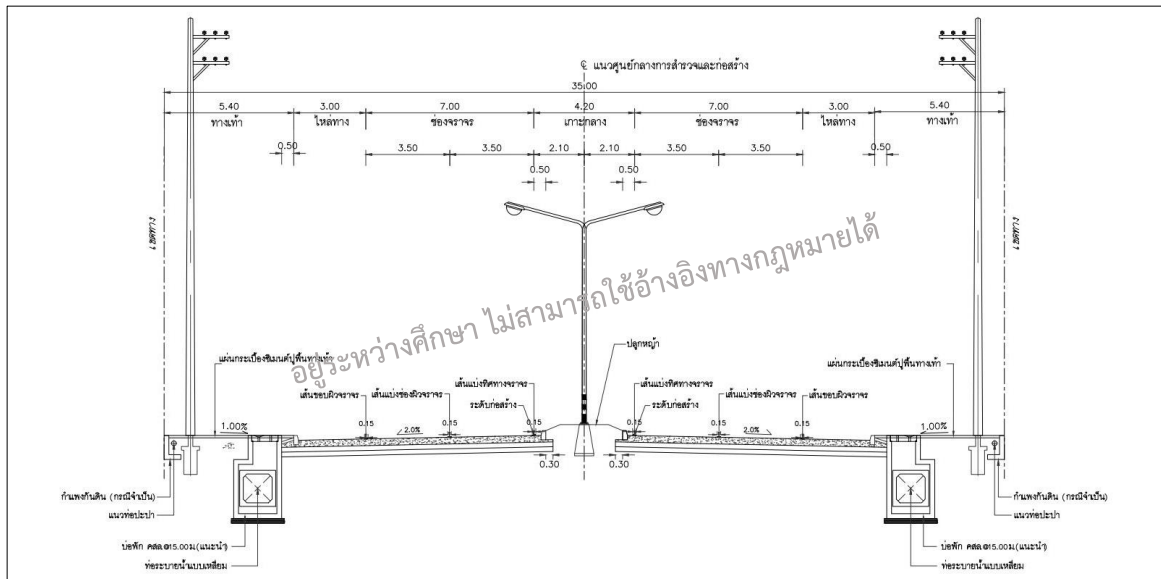
กำหนดจำนวนช่องจราจร 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.00 เมตร เกาะกลางแบบดินถม (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร ไม่มีทางเท้า มีเสาไฟส่องสว่างเสาเดี่ยวกึ่งคูบริเวณเกาะกลาง เขตทางประมาณ 28.00 - 40.00 เมตร เฉพาะบริเวณจุดกลับรถและทางแยก เขตทางประมาณ 60 เมตร รูปที่ 7.3-3 และรูปที่ 7.3-4

- **รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 2**

กำหนดจำนวนช่องจราจร 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางกว้างข้างละ 3.00 เมตร มีเกาะกลางแบบ (Rubber Fender Barrier) กว้าง 1.60 เมตร เขตทางประมาณ 25.00 - 37.00 เมตร เฉพาะบริเวณจุดกลับรถและทางแยก เขตทางประมาณ 60 เมตร รูปที่ 7.3-5 และรูปที่ 7.3-6

- **รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 3**

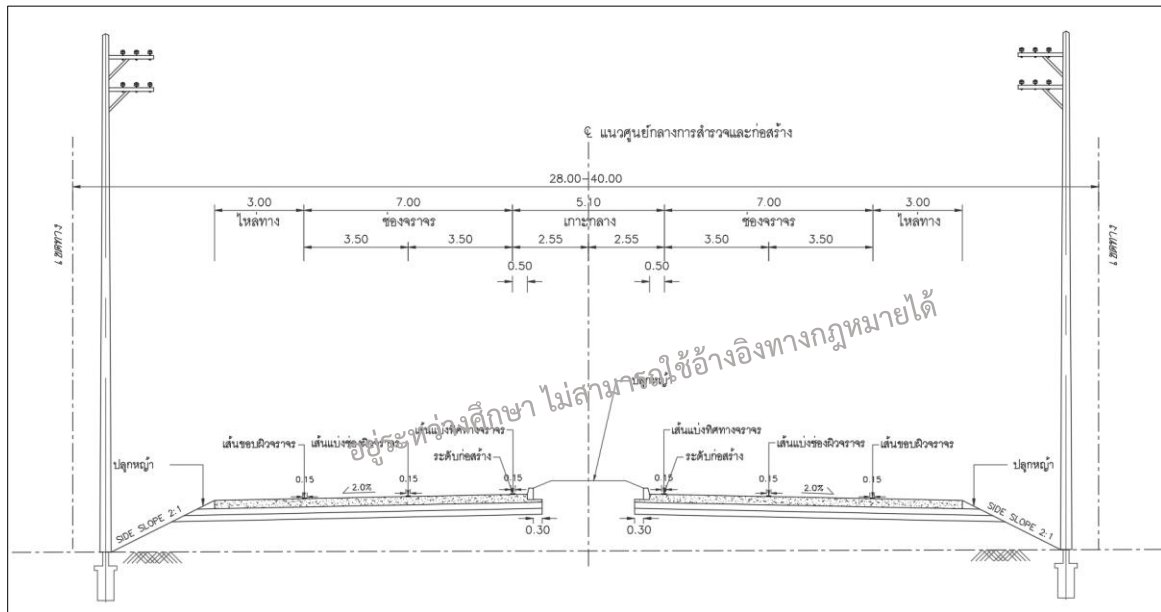
กำหนดจำนวนช่องจราจร 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีเกาะกลางร่อง (Depress Median) กว้าง 7.00 เมตร ไหล่ทางขวากว้าง 1.00 เมตร ไหล่ทางซ้ายกว้าง 3.00 เมตร เขตทางประมาณ 31.00 - 43.00 เมตร เฉพาะบริเวณจุดกลับรถและทางแยก เขตทางประมาณ 60 เมตร รูปที่ 7.3-7 และรูปที่ 7.3-8



รูปที่ 7.3-1 รูปแบบถนนโครงการในเขตชุมชน



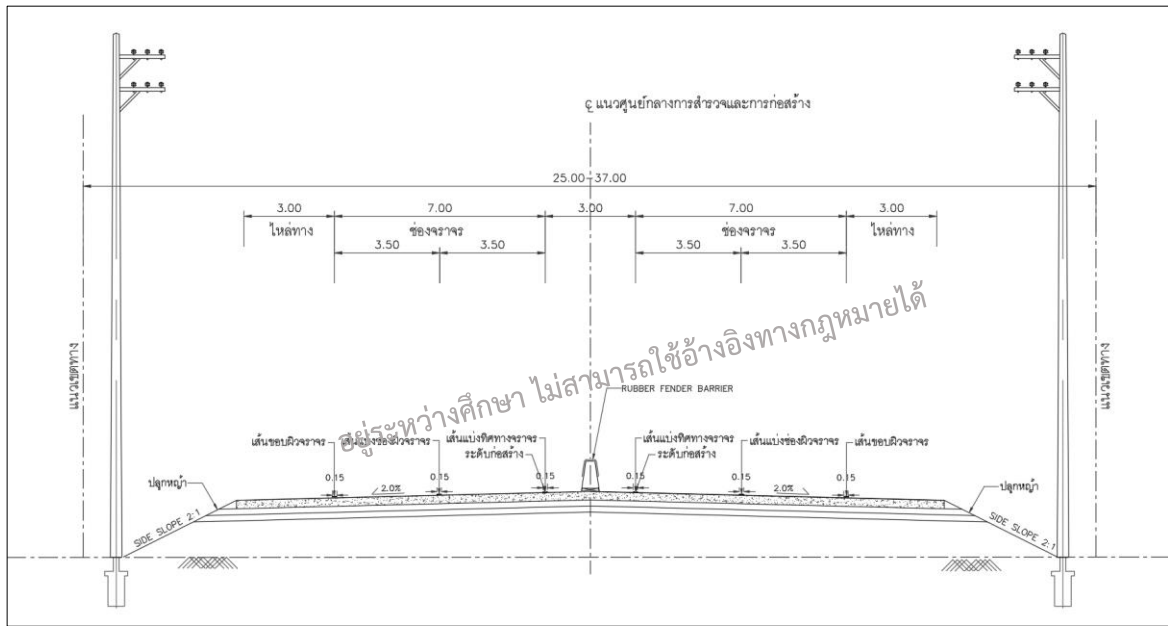
รูปที่ 7.3-2 รูปทัศนียภาพถนนโครงการในเขตชุมชน



รูปที่ 7.3-3 รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 1



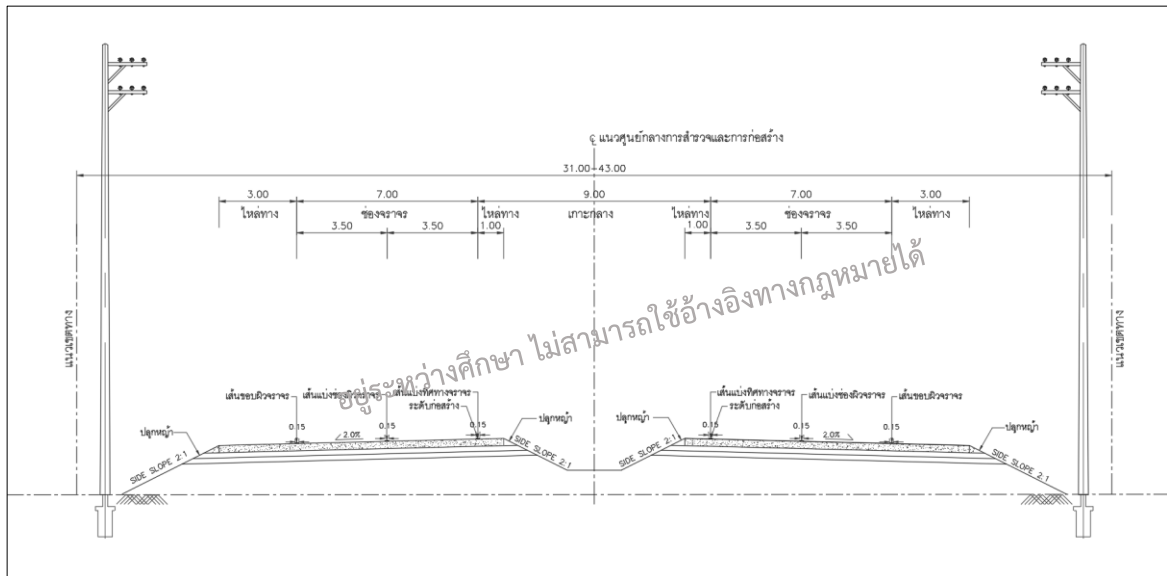
รูปที่ 7.3-4 รูปทัศนียภาพถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 1



รูปที่ 7.3-5 รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 2



รูปที่ 7.3-6 รูปทัศนียภาพถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 2



รูปที่ 7.3-7 รูปแบบถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 3



รูปที่ 7.3-8 รูปทัศนียภาพถนนนอกเขตชุมชน รูปแบบที่ 3

7.4 สรุปรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้นที่เหมาะสม

จากการพิจารณาข้อดี-ข้อเสียของรูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น พบว่า

รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงในเขตชุมชน คือ รูปแบบถนนเกาะกลางแบบดินถม (Raised Median) กว้าง 4.20 เมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 3.00 เมตร มีเสาไฟส่องสว่างเสาเดี่ยวกึ่งคูบริเวณเกาะกลาง มีทางเท้าอย่างน้อยกว้าง 5.00 เมตร และท่อระบายน้ำใต้ทางเท้า เขตทางประมาณ 35 เมตร เนื่องจากมีความเหมาะสมกับบริเวณที่ด้านข้างทางเป็นชุมชนที่มีการข้ามถนนมาก เพราะสามารถใช้เป็นที่พักของคนเดิมข้ามถนนได้สะดวกและปลอดภัย แสดงดังรูปที่ 7.4-1

รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงนอกเขตชุมชน คือ รูปแบบถนนเกาะกลางแบบ Rubber Fender Barrier กว้าง 1.60 เมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร มีไหล่ทางกว้าง ข้างละ 3.00 เมตร เขตทางประมาณ 25.00 - 37.00 เมตร เนื่องจากมีความเหมาะสมในด้านความปลอดภัยค่อนข้างสูง ราคาก่อสร้างและค่าบำรุงการรักษายู่ในระดับปานกลาง และส่งผลกระทบการจราจรระหว่างก่อสร้างค่อนข้างน้อย อีกทั้งมีความสอดคล้องกับนโยบายของทางกระทรวงคมนาคมในการใช้ยางพาราหุ้ม Barrier เกาะกลาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่มากยิ่งขึ้น แสดงดังรูปที่ 7.4-2



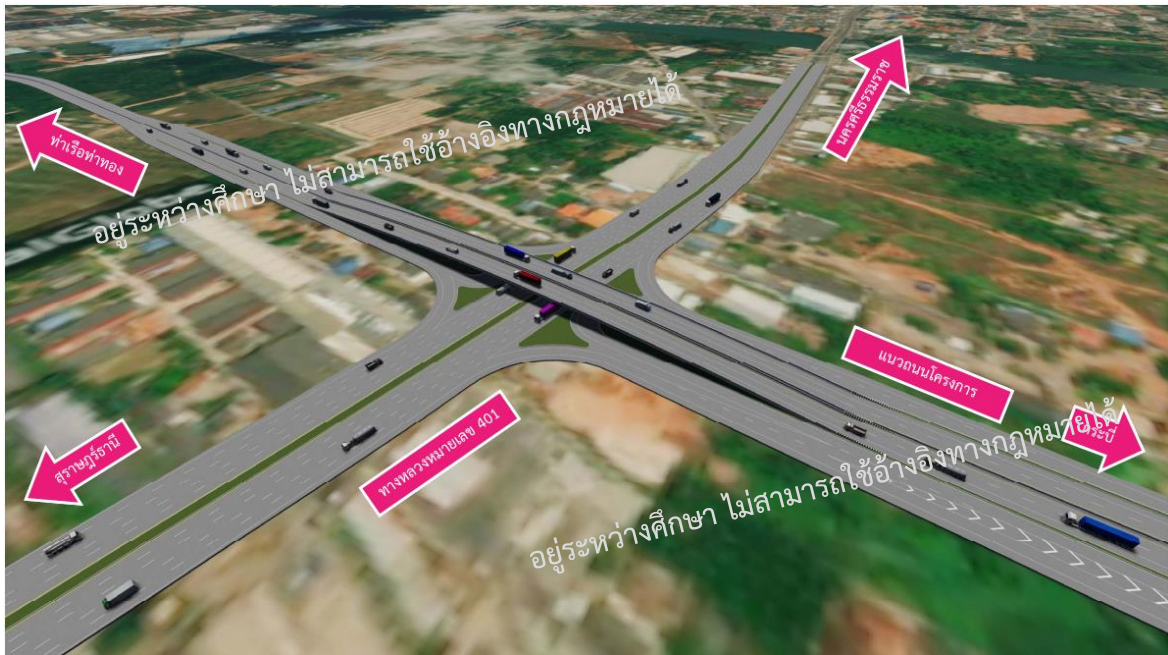
รูปที่ 7.4-1 รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงในเขตชุมชน



รูปที่ 7.4-2 รูปแบบถนนที่เหมาะสมกับสายทางโครงการช่วงนอกเขตชุมชน

7.5 การออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ทางแยกของโครงการประกอบไปด้วย 3 จุดที่สำคัญ ได้แก่ จุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 บริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 และจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 420 โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาทางแยกทั้ง 3 จุดเป็นทางยกระดับ ซึ่งจะพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก และจากการพิจารณาปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบไปด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐศาสตร์และการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำองค์ประกอบเหล่านี้มาพิจารณาในการกำหนดรูปแบบทางแยกที่เหมาะสมกับโครงการต่อไป โดยเบื้องต้นที่ปรึกษาได้มีการพิจารณาออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 โดยพิจารณาเป็นสะพานข้ามทางแยกในแนวถนนโครงการ ข้ามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 ขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางขาไป 2 ช่องจราจร และทิศทางขากลับ 2 ช่องจราจร ส่วนสี่แยกยกระดับพื้นให้วิ่งไปตามถนน ทล.401 เท่านั้น แสดงดังรูปที่ 7.5-1 ซึ่งจากการพิจารณาออกแบบรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณถนนโครงการตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 401 เบื้องต้นมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาเดิมจากโครงการศึกษาความเหมาะสมถนนสายแยก ทล.44 – ท่าเรือท่าทอง อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี ที่กรมทางหลวงชนบทได้ศึกษาในปีงบประมาณ 2563



รูปที่ 7.5-1 สะพานข้ามแยกเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดกับถนน ทล.401

8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะศึกษาครอบคลุมทั้ง 4 องค์ประกอบ คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ครอบคลุมพื้นที่โครงการอย่างน้อยข้างละ 500 เมตร เพื่อนำไปประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการซึ่งนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และจัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการและนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA) ทั้งหมด 22 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ

ทรัพยากรกายภาพ	ทรัพยากรชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าคุณภาพชีวิต
- สภาพภูมิประเทศ - สภาพภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ - เสียงและความสั่นสะเทือน - ธรณีวิทยาและการเกิดแผ่นดินไหว - อุทกธรณีวิทยา - ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน - คุณภาพน้ำผิวดิน	- ระบบนิเวศทางน้ำ - ระบบนิเวศทางบก	- การระบายน้ำและการบรรเทาน้ำท่วม - การใช้ประโยชน์ที่ดิน - ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ - การคมนาคมขนส่ง - สาธารณสุขโรค	- เศรษฐกิจและสังคม - การโยกย้ายและการเวนคืน - สาธารณสุข - การแบ่งแยก - อุบัติเหตุและความปลอดภัย - สุขภาพ - ประวัติศาสตร์และโบราณคดี - สุนทรียภาพ

8.1 การสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม

การเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก คือ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง อย่างน้อยจากศูนย์กลางถนนข้างละ 500 เมตร เพื่อนำผลการสำรวจมาวิเคราะห์ และประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยรายละเอียดของการดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม แสดงดังตารางที่ 8.1-1 และรูปที่ 8.1-1

ตารางที่ 8.1-1 การดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในภาคสนาม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม	กำหนดการสำรวจและเก็บตัวอย่างภาคสนาม	
	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2
1. คุณภาพอากาศ และบรรยากาศ	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
2. ระดับเสียง	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
3. ความสั่นสะเทือน	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ฤดูกาล)	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
5. นิเวศทางน้ำ (ฤดูกาล)	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
6. ป่าไม้ (ครั้ง)	มีนาคม 2565	-
7. สัตว์ป่า (ฤดูกาล)	มีนาคม 2565 (ฤดูแล้ง)	มิถุนายน 2565 (ฤดูฝน)
8. เศรษฐกิจ-สังคม (ครั้ง)	พฤษภาคม 2565	-

1. คุณภาพอากาศ
และบรรยากาศ



2. ระดับเสียง



3. ความสั่นสะเทือน



4. คุณภาพน้ำผิวดิน



รูปที่ 8.1-1 การสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม

5. นิเวศทางน้ำ



6. ป่าไม้



7. สัตว์ป่า



8. เศรษฐกิจ-สังคม



รูปที่ 8.1-1 การสำรวจและเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. คุณภาพอากาศ และบรรยากาศ	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศ เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์, ไนโตรเจนไดออกไซด์ จากยานพาหนะและเครื่องจักร - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง การก่อสร้างผิวทางและชั้นทาง การก่อสร้างโครงสร้างสะพานส่วนล่างและส่วนบน การก่อสร้างสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักพนักงาน/คนงาน และการเตรียมพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้าง งานก่อสร้างโรงหล่อคอนกรีต โรงซ่อมบำรุงเครื่องจักร (Work Shop) และงานขนส่งเครื่องจักร/อุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง จะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมลพิษทางอากาศ แต่ระยะเวลาในการเกิดผลกระทบค่อนข้างสั้น มีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - บริเวณใกล้แหล่งชุมชนให้ระมัดระวังการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เพื่อไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - รถบรรทุกที่ขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างต้องมีการปิดคลุม เพื่อป้องกันเศษวัสดุอุปกรณ์หรือเศษดินตกหล่น - เปิดหน้าดินเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และดำเนินการปิดผิวหน้าดินทันทีเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมตากำยกันฝุ่น แบบเคลื่อนย้ายได้โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีพื้นที่อ่อนไหวใกล้หรือประชิดแนวเขตทาง - รถบรรทุกที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและรถบรรทุกดินต้องมีการปิดคลุม เพื่อป้องกันเศษวัสดุอุปกรณ์ หรือเศษดินตกหล่น - กองวัสดุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และดูแลความเรียบร้อย รวมทั้งการจัดวางวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ให้เหมาะสมในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง - ฉีดพรมน้ำภายในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยเฉพาะบริเวณใกล้พื้นที่ชุมชน - กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตในพื้นที่ก่อสร้าง ต้องทำรั้วกันสูงอย่างน้อย 3 เมตร บริเวณผสมคอนกรีตต้องห่างจากชุมชนอย่างน้อย 100 เมตร หรือใช้คอนกรีตผสมเสร็จ - กำหนดให้พนักงานขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกวัสดุก่อสร้างด้วยความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในพื้นที่ก่อสร้างและช่วงที่ผ่านชุมชน - ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักรอุปกรณ์ต่างๆ และดูแลบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์การก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพที่ดีและพร้อมใช้งาน
ระยะดำเนินการ - กิจกรรมการคมนาคมบนถนนโครงการ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน มีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กำหนดความเร็วของรถยนต์ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - บำรุงรักษาต้นไม้ที่อยู่ในเขตทางหลวงชนบทโครงการเป็นประจำ

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ระดับเสียง	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างถนนลาลอง/ระดับดิน ซึ่งการประเมินผลกระทบด้านระดับเสียง จากการดำเนินงานของเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ ระดับเสียงจากการดำเนินงานของเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ในกิจกรรมการตอกและขุดเจาะฐานรากสะพาน ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงจุดตัดบนถนน ทล.401 ซึ่งมีชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ แต่ผลกระทบจะเกิดแค่ช่วงเวลาสั้นๆ มีผลกระทบทางลบระดับต่ำ - การคมนาคมบนถนนของโครงการ ผลกระทบจากเสียงรบกวนจากยานพาหนะ กิจกรรมสัญจรไป-มา ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงจุดตัดบนถนน ทล.401 ซึ่งมีชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในช่วงที่มีกิจกรรมก่อสร้างถนนลาลอง การตอกและขุดเจาะฐานรากสะพาน - การก่อสร้างฐานรากสะพาน ที่อยู่ติดกับบ้านเรือนชุมชนให้ใช้ฐานรากตอม่อสะพานแบบเจาะเสาเข็ม - กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างที่มีเสียงดังสูงที่อยู่ติดกับบ้านเรือนชุมชน ในช่วงกลางวัน เวลาทำการ 8.00 - 17.00 น. เพื่อไม่ให้รบกวนผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ แต่หากต้องทำงานหลังเวลา 17.00 น. ต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและต้องทำการก่อสร้างไม่ให้เกินเวลา 22.00 น.
ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนถนนของโครงการ ผลกระทบจากเสียงรบกวนจากยานพาหนะ กิจกรรมสัญจรไป-มา ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงจุดตัดบนถนน ทล.401 ซึ่งมีชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ติดตั้งป้ายกำหนดควบคุมความเร็วของยานพาหนะ - ติดตั้งกำแพงกันเสียง ในช่วงที่มีกิจกรรมการจราจรหนาแน่น
3. ความสั่นสะเทือน	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างถนนลาลอง/ระดับดิน และการตอกและขุดเจาะฐานรากสะพาน อาจสร้างความรำคาญต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ แต่ผลกระทบจะเกิดแค่ช่วงเวลาสั้นๆ มีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรที่ทำให้เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด - ควบคุมยานพาหนะที่ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจร จำกัดน้ำหนักบรรทุก และความเร็วย่างเคร่งครัด

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนถนนของโครงการ ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากยานพาหนะ กิจกรรมสัญจรไป-มา ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงจุดตัดบนถนน ทล.401 ซึ่งมีชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ มีผลกระทบทางลบระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - ติดตั้งป้ายกำหนดควบคุมความเร็วของยานพาหนะ - ควบคุมยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎจราจร จำกัดน้ำหนักรบรรทุก และความเร็ว อย่างเคร่งครัด
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การปรับพื้นที่/แผ้วถางต้นไม้ที่ใกล้กับลำน้ำ และแหล่งน้ำที่สำคัญตามแนวถนนโครงการ การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว และทางชั่วคราว/ทางเบี่ยงชั่วคราว งานดินตัด/งานดินถม มีการถมดินเพื่อปรับระดับให้ถนนอยู่เหนือระดับน้ำท่วม งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ งานก่อสร้างสะพานบก ข้ามคลองและร่องน้ำ งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทาง กิจกรรมจากแคมป์ก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้างของโครงการ กิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษดิน และเศษวัสดุตกลงไปในลำน้ำและแหล่งน้ำที่สำคัญได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพ และการไหลของน้ำได้ แม้ว่าลำน้ำ และแหล่งน้ำที่ตัดผ่านเป็นลำน้ำที่สำคัญ แต่กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่จำกัด จึงมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดินทางลบระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ดินที่ขุดหรือตัดหรือลากหน้าดินออกและจากการก่อสร้างทางลอดจะต้องมีรถบรรทุกมารับเพื่อนำไปทิ้งไว้ในบริเวณที่จัดไว้หรือนำไปยังพื้นที่ที่ต้องถมดินเพิ่ม โดยไม่ให้มีการกองไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นเวลานาน - การกองวัสดุก่อสร้างและดิน ให้ใช้ผ้าคลุมและวางกองดินในบริเวณพื้นที่ราบ และให้วางวัสดุก่อสร้างห่างจากลำน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร - ให้มีการป้องกันดินกัดเซาะบริเวณขอบคันทางที่ลาดชันของเกาะกลางถนน โดยการปลูกหญ้าคลุมดิน (Strip Sodding) ตลอดแนวถนนโครงการ - ออกแบบกำแพงป้องกันเชิงลาดคันทาง (MSE wall) สำหรับบริเวณที่มีพื้นที่จำกัดที่ไม่สามารถป้องกันดินกัดเซาะบริเวณขอบคันทางที่ลาดชันแบบปกติได้ (Slope Protection) - บดอัดดินให้แน่นบริเวณก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ ลำน้ำ พร้อมทั้งจัดทำ การป้องกันดินกัดเซาะ บริเวณขอบคันทางเชิงลาดชันด้วย (Slope Protection) - จัดให้มีภาชนะรองรับน้ำมันที่รั่วแล้วและขยะอันตรายที่เป็นของเหลว หรือผ้าปนเปื้อนน้ำมัน พร้อมมีฝาปิดอย่างมิดชิดเพื่อรวบรวมและส่งกำจัดโดยหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานฯ - บริเวณใกล้แหล่งน้ำให้ระมัดระวังการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง เพื่อไม่ให้เศษวัสดุจากการรื้อย้ายตกลงไปในลำน้ำ - กำหนดให้ที่ตั้งบ้านพักคนงาน โรงหล่อคอนกรีต และพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุก่อสร้างอยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- ในบริเวณใกล้แหล่งน้ำให้ทยอยเปิดหน้าดิน เพื่อก่อสร้างบริเวณใกล้แหล่งน้ำ (ไม่เกิน 200 เมตร) และจำกัดการเปิดพื้นที่ริมน้ำ เพื่อลดการชะล้างตะกอนลงสู่ลำน้ำ - ชี้นงานคอนกรีตประเภทใดที่สามารถหล่อภายนอกโครงการได้ให้ดำเนินการหล่อภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง และยกมาติดตั้งในพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับงานหล่อคอนกรีตในพื้นที่เมื่อติดตั้งแบบหล่อคอนกรีตแล้วเสร็จให้ทำการตรวจสอบแบบหล่อคอนกรีต หากพบว่ามีช่องทางที่น้ำปูนสามารถรั่วไหลให้ทำการอุดให้เรียบร้อยก่อนการเทคอนกรีต - บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำ ให้ก่อสร้างรางระบายน้ำชั่วคราวจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่บ่อตกตะกอนชั่วคราว เพื่อป้องกันการชะล้างตะกอนดินลงแหล่งน้ำโดยตรง - บดอัดชั้นดินและวัสดุคันทางให้แน่นทันทึ่ไม่ปล่อยกองไว้ - ติดตั้งตาข่ายได้สะพาน เพื่อป้องกันฝุ่นละอองและเศษวัสดุร่วงลงสู่แหล่งน้ำ - ออกแบบให้รูปแบบและตำแหน่งของตอม่อสะพานให้กีดขวางการไหลของน้ำน้อยที่สุด - ให้ดำเนินการลงตอม่อสะพานให้ช่วงฤดูแล้งที่มีปริมาณน้ำในลำน้ำน้อย เพื่อลดผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ - ใช้สารละลายโพลิเมอร์ในกิจกรรมการขุดเจาะทดแทนเบนโทไนต์ - ในกรณีใช้เบนโทไนต์ในกิจกรรมการขุดเจาะ เมื่อเสร็จโครงการต้องรวบรวมและส่งไปกำจัดโดยหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจากกรมโรงงานฯ - ห้ามทิ้งสารละลายโพลิเมอร์และเบนโทไนต์ในบริเวณแหล่งน้ำ ทั้งบริเวณใกล้เคียงและนอกพื้นที่โครงการ - ตรวจสอบระบบหมุนเวียน ระบบกรอง และเครื่องมือในกระบวนการขุดเจาะ เพื่อป้องกันสารละลายโพลิเมอร์และเบนโทไนต์รั่วหรือหกรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ
ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนทางหลวงโครงการ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน กิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษวัสดุและดินตกหล่นบนผิวจราจร และอาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะดำเนินการ - บำรุงดูแลรักษามีให้ถนนและระบบป้องกันการกัดเซาะของไหล่ทางชำรุดเสียหาย หากมีการชำรุด จะต้องทำการแก้ไขซ่อมแซมทันที - ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหล กรมทางหลวงชนบทต้องรีบดำเนินการ โดยใช้วัสดุซับน้ำมัน เช่น หวาย โยในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุหรือการรั่วไหล เพื่อป้องกันการชะล้างของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ และนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาลต่อไป

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

5. ระบบนิเวศทางน้ำ	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การปรับพื้นที่/แผ้วถางต้นไม้ที่ใกล้กับลำน้ำ และแหล่งน้ำที่สำคัญตามแนวถนนโครงการ การก่อสร้างทางระบายน้ำชั่วคราว และทางชั่วคราว/ทางเบี่ยงชั่วคราว งานดินตัด/งานดินถม มีการถมดินเพื่อปรับระดับให้ถนนอยู่เหนือระดับน้ำท่วม งานก่อสร้างท่อระบายน้ำ งานการก่อสร้างสะพานบก ข้ามคลองและร่องน้ำ งานก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง งานลาดยางผิวทาง กิจกรรมจากแคมป์ก่อสร้าง และสำนักงานก่อสร้างของโครงการ กิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษดิน และเศษวัสดุตกลงไปในลำน้ำและแหล่งน้ำที่สำคัญได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพและการไหลของน้ำได้แม้ว่าลำน้ำ และแหล่งน้ำที่ตัดผ่านเป็นลำน้ำที่สำคัญ แต่กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่จำกัด จึงมีผลกระทบต่อ การสิ่งมีชีวิตในน้ำทางลระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด
ระยะดำเนินการ - การคมนาคมบนทางหลวงโครงการ งานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา และงานบำรุงรักษาพิเศษ/งานบูรณะ/งานฉุกเฉิน กิจกรรมดังกล่าวอาจมีเศษวัสดุและดินตกลงบนผิวจราจร และอาจถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ	ระยะดำเนินการ - ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด
6. ระบบนิเวศทางบก	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การดำเนินการโครงการมีผลทำให้มีจำนวนต้นไม้ยืนต้นที่ต้องสูญเสีย ต้นไม้ใหญ่ ลูกไม้ และกล้าไม้ มีการสูญเสียปริมาตรไม้ในพื้นที่ดำเนินการ สามารถสรุปได้ว่ามีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การบริหารโครงการ กรมทางหลวงชนบทรับผิดชอบจัดประชุมชี้แจงถึงแผนงานการดำเนินการ ขอบเขตของพื้นที่ดำเนินการ แม้ว่าจะไม่ได้ใช้พื้นที่ป่าไม้ก็ตาม แต่ก็ยังมีต้นไม้ใหญ่ขึ้นอยู่ทั้งที่เกิดจากการปลูกและการขึ้นเองตามธรรมชาติ ที่จะต้องสูญเสียจำนวนต้นไม้และปริมาตรไม้ในพื้นที่ดำเนินการและแผนการดำเนินการ ขั้นตอนและกิจกรรมในการดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเวลา และขอเรียนเชิญตัวแทนในทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างกรมทางหลวงชนบท ผู้รับเหมาก่อสร้าง กรมป่าไม้ องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (ออป.) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และกลุ่มต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ดำเนินการ เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในการป้องกันความเข้าใจผิดและทำให้โครงการหยุดชะงักได้

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ

	- การนำไม้ออก กรมทางหลวงชนบทต้องประสานงานกับกรมป่าไม้และมอบหมายให้องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อป.) เข้าดำเนินการตัดฟันชักลากไม้ในพื้นที่ดำเนินการให้เป็นไปตามระเบียบของการดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนกำหนดตามแผนการดำเนินการก่อสร้างในแต่ละส่วน - การปลูกป่าชดเชย การดำเนินการการก่อสร้างทางหลวงชนบทแห่งนี้ จะมีผลทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ที่จะต้องดำเนินการปลูกป่าชดเชยจำนวนอย่างน้อย 2 เท่าของพื้นที่ป่าไม้ที่กรมทางหลวงชนบทขอใช้พื้นที่ทั้งที่ยังคงมีป่าไม้ปกคลุมหรือไม่มีป่าไม้ขึ้นปกคลุมก็ตาม และเนื่องจากมีการตัดต้นไม้ใหญ่ และตัดลูกไม้ (sapling) และกล้าไม้ ในพื้นที่ดำเนินการควรดำเนินการปลูกชดเชย 2 เท่าของจำนวนต้นไม้ที่ต้องถูกตัดออกไปบริเวณสองริมเขตทางหลวงชนบท พร้อมการบำรุงดูแลให้ต้นไม้เจริญเติบโตในระยะเวลา 10 ปีต่อเนื่อง หรือการปลูกต้นไม้ที่ใช้ในการปรับปรุงภูมิทัศน์ หรือสวนหย่อมเพื่อการพักผ่อนหรือพักผ่อนก็ได้ กรมทางหลวงชนบทควรพิจารณาประสานความร่วมมือกับกรมป่าไม้ องค์กรอุตสาหกรรมป่าไม้ (อป.) ทั้งในระดับกรมในระดับจังหวัด และในระดับท้องที่ตั้งของโครงการ โดยความเหมาะสมของความต้องการปลูกป่าชดเชยบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการเป็นหลัก - การรักษาระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินการก่อสร้างนั้น ผู้รับเหมา ก่อสร้างต้องรับทราบต่อข้อกำหนดด้านทรัพยากรป่าไม้ สัตว์ป่า และสิ่งแวดล้อม ที่บังคับใช้ในพื้นที่อย่างชัดเจนในขณะนั้นและที่จะประกาศออกมาในช่วงการก่อสร้าง และไม่ดำเนินการในสิ่งที่ไม่สมควร เช่นการทำเสียงดังจากการจุดประทัด การเผาวัชพืชที่จะถูกลามเข้าไปในพื้นที่ป่าไม้บริเวณข้างเคียง การใช้ลำโพงเสียงดัง การยิงปืน การใช้วัตถุระเบิดที่ไม่ขออนุญาตและแจ้งให้ประชาชนในท้องถิ่นทราบล่วงหน้า การล่าสัตว์ป่าในทุกรูปแบบตามนิยามของคำว่าล่า ในพรบ.สงวนและ - คุ้มครองสัตว์ป่า 2562 การลักลอบ ตัดไม้ซุงและนำไม้ท่อนหรือของป่าออกไปจากพื้นที่ดำเนินการ การอนุญาตให้ผู้อื่นมาทำการสิ่งใดแทนตนเองโดยไม่แจ้งให้กรมทางหลวงชนบทที่เป็นคู่สัญญาและผู้เกี่ยวข้องทราบ การหลีกเลี่ยงการก่อสร้างที่จะทำให้ดินพังทลายลงในลำห้วยบริเวณพื้นที่โครงการ ที่จะมีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำและมีผลต่อเนื่องต่อการนำไปใช้ของประชาชน ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ท้ายน้ำ
--	--

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	หรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกหนักที่ใช้ในถนนที่ราษฎรอาศัยอยู่ ทำให้ถนนหรือสะพานหรือท่อระบายน้ำผ่นเสียหาย ทำให้ยากต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทางราชการและการสัญจรของราษฎรในท้องถิ่น รวมทั้งการแอบอ้างต่าง ๆ เพื่อรับผลประโยชน์ที่ไม่บังควร เป็นต้น
ระยะดำเนินการ - หลังจากเปิดให้บริการทางหลวงโครงการนี้แล้ว และไม่ได้มีกิจกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินป่าไม้เพิ่มเติมแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้	ระยะดำเนินการ - เนื่องจากการดำเนินโครงการในช่วงให้บริการจากทางหลวงชนบทโครงการ ไม่มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดินที่จะกระทบกับทรัพยากรป่าไม้ จึงสามารถสรุปได้ว่าไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด
7. การคมนาคมขนส่ง	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะเตรียมการก่อสร้าง ได้แก่ กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค เนื่องจากการรื้อย้ายส่วนใหญ่จะเป็นระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่บริเวณจุดตัดกับถนนของโครงการกับถนนเดิม โดยถนนโครงการตัดผ่านถนนทางหลวงและถนนทางหลวงชนบท ซึ่งจะเกิดในระยะเวลาสั้นๆ ซึ่งจะรบกวนต่อการสัญจรไม่มาก ดังนั้น จึงประเมินว่าจะมีผลกระทบทางลบระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ประชาสัมพันธ์แผนงานโครงการ ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบตั้งแต่ในช่วงก่อนการเตรียมพื้นที่เพื่อก่อสร้าง ต่อเนื่องจนการก่อสร้างแล้วเสร็จ - จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ขนาดใหญ่ โดยมีเนื้อหาประกอบด้วย แผนที่พื้นที่ดำเนินการ กำหนดการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง และบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้าง งบประมาณ ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ผู้รับจ้างก่อสร้าง และเจ้าของงาน (กรมทางหลวงชนบท) สามารถเห็นได้ชัดเจน ติดตั้งก่อนการก่อสร้าง 2 เดือน - เตรียมแผนการจัดจราจรให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการก่อสร้างโครงการ โดยจัดให้มีแผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจรบนผิวทางและติดตั้งป้ายเตือนเขตก่อสร้างตลอดจนติดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง เพื่อป้องกันอันตรายต่อการใช้ทาง - ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจร แก่ยานพาหนะที่สัญจรไป-มาบนแนวเส้นทางโครงการขณะมีกิจกรรมก่อสร้าง เพื่อทำหน้าที่ควบคุมในการหยุดการจราจร ขณะมีการเข้า-ออกของยานพาหนะขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างหรือบริเวณที่มีการเคลื่อนย้ายเครื่องจักร โดยเฉพาะช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน - ติดสติ๊กเกอร์บริเวณกระเบี่ยงรถบรรทุกและเครื่องจักรของโครงการ ที่ระบุบริษัทผู้ดำเนินการ และหมายเลขโทรศัพท์เพื่อการร้องเรียน

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
	- ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งป้ายโครงการ ผู้รับผิดชอบ หมายเลขโทรศัพท์ ที่ยานพาหนะที่มีการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ในระยะก่อสร้างโครงการ หากพบว่าการขนส่งทำให้ถนนสาธารณะภายนอกพื้นที่โครงการ เสียหายจะต้องดำเนินการซ่อมให้กลับสู่สภาพที่ดีดังเดิมในทันทีที่พบเหตุหรือได้รับการแจ้งร้องเรียนจากประชาชน
ระยะดำเนินการ - การบำรุงรักษาถนนโครงการตามระยะเวลาที่กำหนดเป็นการป้องกันความเสียหาย หรือซ่อมแซมผิวถนนให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี แต่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาจก่อให้เกิดการกีดขวางการคมนาคม แต่มีระยะเวลาการดำเนินการในช่วงสั้นๆ เท่านั้น และมีพื้นที่ดำเนินการเป็นเพียงบางจุดของแนวเส้นทาง จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - กำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องหมาย การปรับทิศทาง และการจำกัดความเร็วของยานพาหนะก่อนเริ่มต้นการบำรุงรักษาเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคม และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทาง - หากมีการซ่อมแซมผิวทาง ไหล่ทาง และลาดคันทาง ต้องกำหนดให้บริษัทผู้รับเหมา/ผู้รับจ้างติดตั้งป้ายเตือนล่วงหน้าในระยะ 1,000 เมตร เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้เส้นทาง - กรมทางหลวงชนบทประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่จากสถานีตำรวจภูธรสุราษฎร์ธานี และเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง ให้จัดเจ้าหน้าที่มาตรวจตราดูแลไม่ให้ผู้ใช้ทางใช้ความเร็วในการขับขี่เกินเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด
8. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - กิจกรรมงานการเปิดหน้าดิน งานถมดิน การขุดเจาะฐานราก และการกองวัสดุใกล้กับทางระบายน้ำธรรมชาติ เมื่อฝนตกน้ำฝนจะชะล้างเศษดิน หิน และทรายลงไปตกทับถมอยู่ในลำน้ำ/ทางระบายน้ำ อาจส่งผลให้ลำน้ำตื้นเขินและแคบลงจนเป็นอุปสรรคต่อการไหลของน้ำ คาดว่าจะมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - เมื่อทำการก่อสร้างฐานรากทางยกระดับและสะพานแล้วเสร็จ ให้ทำการก่อสร้างระบบท่อระบายน้ำในระดับผิวดินทันที - ในกรณีที่จำเป็นต้องก่อสร้างสร้างในฤดูฝน ต้องระมัดระวังน้ำท่วมขังด้านใดด้านหนึ่งของถนน ซึ่งหากพบว่าการท่วมขัง กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดหาเครื่องสูบน้ำหรือหาวิธีระบายน้ำออกจากเขตน้ำท่วมโดยด่วน เพื่อไม่ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความเดือดร้อน - ออกแบบและก่อสร้างระบบระบายน้ำอย่างเพียงพอ โดยทำการขยายขนาดท่อระบายน้ำตามการคำนวณด้านอุทกวิทยา - จัดให้มีคนงานตรวจตรา ชะลอผลอย และเก็บเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากรางหรือท่อระบายน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำ - จัดให้มีเครื่องสูบน้ำในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและจัดเตรียมเครื่องสูบน้ำสำรองไว้ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการควบคุมการระบายน้ำ

8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ระยะดำเนินการ - ผลกระทบในด้านการระบายน้ำในระยะเปิดใช้เส้นทางก็ยังคงเกิดขึ้นได้ หากอาคารระบายน้ำเกิดการอุดตันจากเศษดิน กิ่งไม้ ใบไม้ หรือเศษวัสดุต่างๆ ตกลงไปในห้องหรือทางระบายน้ำ ทำให้น้ำไม่สามารถไหลผ่านได้และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังบริเวณถนนหรือชุมชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้ แต่อาคารระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการมีพื้นที่ช่องเปิดของอาคารระบายน้ำเพียงพอสำหรับการระบายน้ำ จึงจัดว่าไม่มีผลกระทบด้านการระบายน้ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงชนบทต้องตรวจสอบและดูแลรักษาท่อระบายน้ำให้อยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา หากพบว่าอาคารระบายน้ำเกิดการชำรุดเสียหายต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที
9. การโยกย้ายและการเวนคืน	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - การพัฒนาโครงการต้องโยกย้ายและเวนคืนที่ดินจากการก่อสร้างทางหลวงและทางแยกโครงการ ส่งผลกระทบต่อทรัพย์สิน อาชีพ รายได้ และวิถีชีวิตของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จึงเป็นผลกระทบในระดับสูง	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควรจะได้รับขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในพื้นที่โครงการ - การจ่ายค่าทดแทนที่ดิน ควรกำหนดอัตราที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับได้ของผู้ที่ถือครองที่ดิน โดยคำนึงถึงความยุติธรรม การเสียโอกาสผลกระทบทางจิตใจที่เกิดจากความวิตกกังวลร่วมด้วย โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562
10. ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี	
ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - จากการตรวจสอบแหล่งโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาโครงการพบแหล่งโบราณสถาน 1 แห่ง ได้แก่ วัดท่าทองใหม่ ตั้งอยู่ห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 710 เมตร อาจเกิดผลกระทบด้านเสียง แสงสั่นสะเทือน และฝุ่นละออง ในระหว่างก่อสร้าง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสงบและการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของวัด จึงเป็นผลกระทบในระดับต่ำ	ระยะก่อนการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง - ระหว่างการก่อสร้างจะต้องระมัดระวังในเรื่องของฝุ่น ความสั่นสะเทือน และเสียงในระหว่างการประกอบกิจกรรมของสงฆ์ และระหว่างการประกอบพิธีกรรมทางศาสนา - ให้มีการจัดระบบการจราจรให้แก่ผู้มาประกอบศาสนกิจภายในวัดในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ - มีการตรวจสอบผลของแสงสั่นสะเทือนเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกับสิ่งก่อสร้างสำคัญ

9. การมีส่วนร่วมของประชาชน

โครงการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนสายแยก ทล.44 – ทล.420 อ.กาญจนดิษฐ์, เมือง จ.สุราษฎร์ธานี ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานประชาสัมพันธ์โครงการ การรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ หรือได้รับการชี้แจงข้อมูลในกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต หรือมีส่วนได้เสียกับคนในท้องถิ่น แผนการการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วย การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 และการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 ซึ่งมีรายละเอียดการจัดประชุม ดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 แผนการการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน

แผนงาน	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลที่น่าสนใจ	ช่วงเวลา
1. การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1	1) ผู้ได้รับผลกระทบ 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ 5) องค์กรพัฒนาเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 6) สื่อมวลชน 7) ประชาชนทั่วไป	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) วัตถุประสงค์ของการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 5) พื้นที่ศึกษา 6) ขอบเขตการศึกษา 7) แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป 8) สถานที่ติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติม	ดำเนินการวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 (การประชุมครั้งที่ 1)
2. การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2	1) หน่วยงานราชการ - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - ผู้นำชุมชนในพื้นที่ (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน) 2) ผู้ได้รับผลกระทบ - พื้นที่อ่อนไหว (สถาบันการศึกษา/ศาสนสถาน และสถานพยาบาลในพื้นที่) - ประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณสองข้างทางของหน่วยงานภาคเอกชนบริเวณสองข้างทาง 3) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม - หน่วยงานเจ้าของโครงการ 4) ประชาชนทั่วไป - ประชาชนทั่วไปที่สนใจและต้องการเข้ามามีส่วนร่วม	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) วัตถุประสงค์ของการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 2 4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 5) พื้นที่ศึกษา 6) ขอบเขตการศึกษา 7) สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน 8) เสนอแนวสายทาง รูปแบบทางเลือก และสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 9) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา 10) แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป 11) สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	ดำเนินการวันที่ 18 - 19 เมษายน 2565 (การประชุมครั้งที่ 2)

ตารางที่ 9-1 แผนการการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ต่อ)

แผนงาน	กลุ่มเป้าหมาย	ข้อมูลที่น่าสนใจ	ช่วงเวลา
3. การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3	1) ผู้ได้รับผลกระทบ 2) ผู้ที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) ผู้ที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ 5) องค์กรพัฒนาเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 6) สื่อมวลชน 7) ประชาชนทั่วไป	1) ความเป็นมาของโครงการ 2) วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3) วัตถุประสงค์การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 3 4) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ 5) พื้นที่ศึกษา 6) สรุปแนวสายทางและรูปแบบของโครงการ 7) สรุปผลการศึกษาด้านต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งทางด้านวิศวกรรม การจราจรและขนส่ง การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจและการเงิน 8) ผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน 9) สถานที่ติดต่อสอบถามขอข้อมูลเพิ่มเติม	ดำเนินการประมาณสัปดาห์ที่ 1 เดือนกรกฎาคม 2565

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

งานจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ ให้ผู้มีส่วนได้-ส่วนเสียจากโครงการได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ระยะเวลาการศึกษาโครงการ พื้นที่ศึกษา และขอบเขตการศึกษาของโครงการ

(2) เพื่อรับฟังข้อมูล สภาพปัญหา ข้อวิตกกังวลในพื้นที่ ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นห่วงกังวลในประเด็นด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2) รายละเอียดการประชุม

จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ในวันพุธที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสมใจหมาย แก้วสมุญสิริสอร์ท อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรเอกชน/องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา นักวิชาการอิสระ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม สื่อมวลชน ประชาชนผู้สนใจโครงการ ทั้งนี้ผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้เพิ่มช่องทางการประชุมผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting ร่วมด้วย สำหรับประชาชนที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุม ณ สถานที่จัดประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุม ณ ห้องประชุม จำนวน 71 ท่าน และผ่านระบบ Zoom Cloud Meeting จำนวน 45 ท่าน รวมทั้งหมด 116 ท่าน

โดยมีนายวุฒิสักดิ์ สิงหนุต ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี กล่าวรายงาน และนายสุทธิพงษ์ คล้ายอุดม รองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม แสดงดังรูปที่ 9-1



บอร์ดนิทรรศการโครงการ



นายสุทธิพงษ์ คล้ายอุดม
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี
เดินทางถึงที่ประชุม



นายวุฒิศักดิ์ สิงหนุต
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี
กล่าวรายงานการประชุม



นายสุทธิพงษ์ คล้ายอุดม
รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี
กล่าวเปิดการประชุม



นายจาตุรนต์ เอื้อโรจนอังกูร
รองผู้จัดการโครงการ
บรรยายรายละเอียดโครงการด้านวิศวกรรม



นายฤทธิสารักษ์ แพร่ตกุล
ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม
บรรยายรายละเอียดโครงการด้านสิ่งแวดล้อม



บรรยากาศ ณ ห้องประชุม



บรรยากาศ ณ ห้องประชุม

รูปที่ 9-1 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 วันพุธที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565



นายสรเสริญ โต๊ะบาย
อิหม่าม มัสยิดรียาดนุมนีน (บ้านท่าสน)
ตำบลมะขามเตี้ย ข้อเสนอแนะ



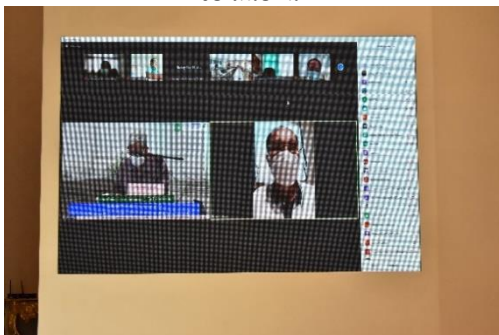
นายโชคชัย รินชะ
นายสถานีวิทยุ อสมท สุราษฎร์ธานี
ข้อเสนอแนะ



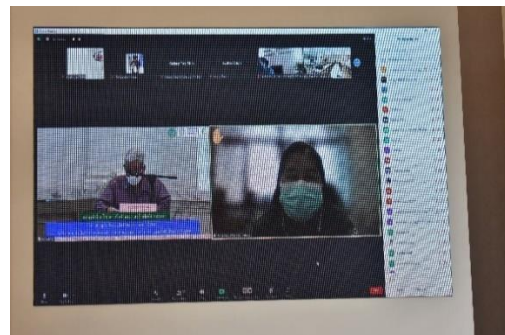
นายเศรษฐี ชัยปัญญา
ประชาชน ตำบลบางกุ้ง
ข้อเสนอแนะ



นายธรรมศักดิ์ ช่อม
ผู้แทน ส.ส. ภาณุ ศรีบุญญาภรณ์ สุราษฎร์ธานีข้อเสนอแนะ



นายสมชาย สีนมา
รองประธานหอการค้า สุราษฎร์ธานี
ข้อเสนอแนะ
ประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
ZOOM Cloud Meetings



นางนิภาพรณ ศรีฟ้า
ผู้แทนสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สุราษฎร์
ธานี ข้อเสนอแนะ
ประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
ZOOM Cloud Meetings

รูปที่ 9-1 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 วันพุธที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 (ต่อ)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 มีผู้แสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ซึ่งผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบได้รวบรวมและนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-2 สรุปผลข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1

คำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์ในการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
เห็นด้วยกับโครงการ อยากให้มีการพิจารณาในส่วนของความกว้างของตอม่อหรือความสูงช่องลอดของสะพานและพิจารณาจำนวนเรือที่สัญจรผ่านในปัจจุบัน และในอนาคต	ในการดำเนินงานของโครงการจะมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการออกแบบด้านวิศวกรรม ซึ่งมีการออกแบบตามข้อกำหนดและระเบียบต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ต้องการทราบข้อมูลหลักเกณฑ์การเวนคืนทั่วไป กรณีที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ	หลักเกณฑ์ที่กรมทางหลวงชนบทพิจารณาการเวนคืน จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ขนาดใหญ่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และดำเนินการอย่างเป็นธรรมต่อผู้ถูกเวนคืน
การออกแบบของโครงการ มีการออกแบบช่องทางจราจรของรถจักรยานหรือไม่อย่างไร	ขอรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา ซึ่งรูปแบบโครงการในปัจจุบันยังไม่มีกรออกแบบช่องทางจราจรสำหรับรถจักรยานเนื่องจากเป็นเส้นทางที่พัฒนาเพื่อการขนส่ง
มีความยินดีเห็นด้วยกับโครงการ และมีความต้องการให้มีการเพิ่มช่องทางการจราจรมากกว่า 4 ช่องทางจราจร เป็นช่องทางจราจร 6 – 8 ช่องทางจราจร	ขอรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา ในการออกแบบของโครงการจะมีการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อกำหนดจำนวนช่องจราจรให้เหมาะสมต่อไป
อยากเสนอประเด็นจุดกลับรถ ต้องการให้มีจุดกลับรถแต่ละจุดมีระยะห่างไม่ไกลกันมากและต้องการให้มีการก่อสร้างทางคู่ขนานขนาดเล็กเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน	ขอรับข้อเสนอแนะและนำไปพิจารณา โดยหลักการการออกแบบจะยึดหลักทางวิศวกรรมว่าบริเวณใดควรมีจุดกลับรถบ้าง โดยจะทำการการลงพื้นที่สำรวจเพื่อกำหนดจุดกลับรถต่างๆ รวมถึงสอบถามความต้องการประชาชนผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อไป
มีความเห็นด้วยกับพื้นที่โครงการ ต้องการให้มีการทำพื้นที่เพื่อรองรับการขยายของเส้นทางไว้เรื่อยๆ และช่วยพิจารณาความเหมาะสมของเส้นทางระบายน้ำของบริเวณพื้นที่โครงการ ไม่อยากให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง	การออกแบบเขตทางของโครงการ จากการศึกษาความเหมาะสมได้ออกแบบไว้ที่ 40 เมตร แต่อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงชนบทจะมีการกันเขตทาง และจะมีการเวนคืนเพื่อไว้เพื่อรองรับการขยายช่องทางจราจรไว้ด้วย ส่วนรูปแบบการระบายน้ำเป็นกระบวนการที่สำคัญในการออกแบบด้านวิศวกรรมที่มีการดำเนินการอยู่แล้ว

ตารางที่ 9-2 สรุปผลข้อคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 (ต่อ)

คำถามและข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์ในการศึกษา
การประชุมรับฟังความคิดเห็นครั้งที่ 1 มีความเหมาะสม โดยส่วนตัวมีความเห็นชอบกับแนวทางเลือกเส้นทางโครงการสี่ชมพู (แนวที่ 3) ซึ่งเห็นว่ามีเหมาะสม เนื่องจากจะเกิดความคุ้มค่าในอนาคต ซึ่งเป็นการกระจายเขตเมื่อนำไปสู่ Thailand 4.0	จากการดำเนินการในขั้นการศึกษาความเหมาะสมได้มีการพิจารณาหลักเกณฑ์ในหลายประเด็น พบว่าแนวทางเลือกเส้นทางโครงการสี่ชมพู (แนวที่ 1) มีความเหมาะสมในด้านต่างๆ มากที่สุด แต่ในทางปฏิบัติการดำเนินโครงการครั้งนี้จะมีการพิจารณาทบทวนแนวทางเลือกเส้นทางอื่นประกอบอีกครั้ง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
มีความกังวลในเรื่องของศาสนสถาน สถานต้องการให้มีการลงพื้นที่ อยากรู้ให้ดำเนินการให้ครอบคลุม ซึ่งเป็นผลดีต่อโครงการที่จะได้ข้อมูลที่ครบถ้วน	คณะผู้ศึกษาจะขอรับข้อเสนอแนะไปประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อยากรู้ให้ผู้ศึกษาให้ความสำคัญต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม อยากรู้ให้มีมาตรการในการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด	การประเมินผลกระทบจะเป็นขั้นตอนการศึกษาในลำดับถัดไป ซึ่งโครงการจะทำการประเมินผลกระทบที่ครอบคลุมในทุกมิติ ตั้งแต่ในระยะของการเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ เพื่อลดผลกระทบที่อาจจะเกิดต่อโครงการให้น้อยที่สุด
การดำเนินการก่อสร้างควรมีการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมด้วย เช่น การสร้างสะพานข้ามลำน้ำ และการขออนุญาตเข้าทำประโยชน์ในพื้นที่ป่า ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองป่าไม้ พ.ศ. 2484 เป็นต้น	กรมทางหลวงชนบทและบริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนต่างๆ และของแต่ละหน่วยงานให้ถูกต้องและครบถ้วนต่อไป

10. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 270 วัน โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2564 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา วันที่ 19 กันยายน 2565

11. สถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



หน่วยงานเจ้าของโครงการ

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท

เลขที่ 9 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ 0-2551-5419

โทรสาร 0-2551-5420

<http://design.drr.go.th>

แขวงทางหลวงชนบทสุราษฎร์ธานี

เลขที่ 394 ถนนอำเภอ หมู่ 4 อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000

โทรศัพท์ 0-7727-5201

โทรสาร 0-7725-5202

อีเมล : suratthani@dr.go.th เว็บไซต์ : www.Suratthani.drr.go.th



กลุ่มบริษัทผู้ให้บริการงานจ้างออกแบบ

ด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง

บริษัท กรุงเทพเอ็นอีเนียริงคอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 136 ซอยอินทามระ 18 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0-2691-09322-5 โทรสาร : 0-2691-8366

อีเมล : keconsult.ds@gmail.com



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท เอ็นแคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 123/726 ซอยกীরทรัพย์ ถนนนวมินทร์ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10230

โทรศัพท์ : 0-2510-8278

โทรสาร : 0-2948-5654



ด้านการประมาณราคา

บริษัท ซี คอนซัลท์ เอ็นจิเนียริง จำกัด

เลขที่ 44/562-563 ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220

โทรศัพท์ : 0-2114-7390

โทรสาร : 0-2007-4562